

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2025, Том 17, № 6 / 2025, Vol. 17, Iss. 6 <https://esj.today/issue-6-2025.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/72ECVN625.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Ступникова, Е. А. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры: зарубежный опыт и российская практика / Е. А. Ступникова // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 6. —

URL: <https://esj.today/PDF/72ECVN625.pdf>.

For citation:

Stupnikova E.A. Public-private partnership in transport infrastructure development: international experience and Russian practice. *The Eurasian Scientific Journal*. 2025;17(6): 72ECVN625. Available at:

<https://esj.today/PDF/72ECVN625.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 338.47:332.14

Ступникова Елена Анатольевна

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Москва, Россия

Заведующая кафедрой «Экономика транспортной инфраструктуры и управление строительным бизнесом»

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: stupnikovaea@yandex.ru

Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры: зарубежный опыт и российская практика

Аннотация. Современные экономические реалии характеризуются возрастающей потребностью в модернизации транспортной инфраструктуры, выступающей фундаментальным фактором обеспечения конкурентоспособности национальной экономики и территориальной связанности регионов, при чем государственно-частное партнерство трансформируется из альтернативной модели финансирования в стратегический инструмент привлечения частных инвестиций для решения инфраструктурных вызовов в условиях бюджетных ограничений. Исследование посвящено комплексному анализу механизмов и практик реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре через призму международного опыта и российской специфики. Предметом исследования выступают теоретические подходы, институциональные модели, правовые механизмы и экономические эффекты применения государственно-частного партнерства в развитии транспортных систем. Рассматриваются эволюция концептуальных подходов к партнерству государства и бизнеса, начиная с классических теоретических обоснований и завершая современными институциональными моделями, адаптированными к условиям цифровой трансформации экономики. Анализируется опыт ведущих экономик мира, включая Великобританию, Францию, США, Китай, демонстрирующих различные траектории развития механизмов государственно-частного партнерства в транспортной сфере. Выявлены ключевые факторы успешной реализации проектов, включая качество институциональной среды, эффективность распределения рисков между участниками, наличие прозрачных механизмов отбора частных партнеров и адекватность системы государственных гарантий. Систематизированы типовые риски реализации концессионных соглашений в транспортной отрасли, охватывающие финансовые, операционные, регуляторные и репутационные аспекты партнерского взаимодействия. Разработана интегративная модель оценки эффективности применения механизмов государственно-частного партнерства, учитывающая специфику транспортного сектора и позволяющая оценивать социально-экономические эффекты инфраструктурных проектов. Научная новизна исследования заключается в систематизации

международного опыта применения различных форм государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре, выявлении критических факторов успеха и барьеров развития механизма в российском контексте, а также разработке методологического подхода к оценке результативности инфраструктурных проектов с учетом долгосрочных социально-экономических эффектов. Практическая значимость работы определяется возможностью применения разработанных положений для совершенствования нормативно-правовой базы государственно-частного партнерства, повышения привлекательности транспортных проектов для частных инвесторов и формирования эффективной системы управления рисками в рамках концессионных соглашений.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; транспортная инфраструктура; концессионные соглашения; частные инвестиции; институциональная среда; распределение рисков; международный опыт; транспортные проекты; инфраструктурное финансирование; социально-экономическая эффективность; цифровая трансформация

Введение

Глобальная трансформация экономических систем в условиях усиления международной конкуренции и технологических изменений актуализирует проблему модернизации транспортной инфраструктуры, выступающей критическим фактором обеспечения территориальной интеграции, повышения логистической эффективности и стимулирования экономического роста, при чем согласно оценкам Организации экономического сотрудничества и развития, глобальная потребность в инфраструктурных инвестициях составляет порядка 6,3 трлн долларов США ежегодно в период до 2030 года для обеспечения устойчивого развития транспортных, энергетических и коммуникационных систем.¹

Масштаб инфраструктурных потребностей в сочетании с бюджетными ограничениями государственного сектора обуславливает необходимость активизации механизмов привлечения частного капитала, при чем государственно-частное партнерство трансформируется из экспериментальной практики отдельных юрисдикций в доминирующую модель реализации крупных транспортных проектов по всему миру.²

Российская практика применения механизмов государственно-частного партнерства демонстрирует устойчивую тенденцию к расширению, к началу 2024 года в России заключено 3 427 соглашений о реализации проектов с общим объемом инвестиций 4,8 трлн рублей, из которых 3,3 трлн рублей приходится на частные инвестиции.³

Аналитические исследования ВТБ Инфраструктурный Холдинг свидетельствуют о существенном потенциале развития механизма, при чем в оптимистичном сценарии к 2040 году использование инструментов государственно-частного партнерства может обеспечить привлечение до 29 трлн рублей инвестиций в инфраструктуру, позволив сэкономить минимум 11 трлн рублей бюджетных средств только на этапе строительства объектов.⁴

¹ OECD. Subnational Public-Private Partnerships. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.oecd.org/en/publications/responding-to-the-infrastructure-challenge_9789264304864-en.html (дата обращения 10.12.2025).

² World Bank. Infrastructure Development Thrives Under Robust PPP Regulatory Frameworks. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/sustainableinfrastructurefinance/brief/infrastructure-development-thrives-under-robust-ppp-regulatory-frameworks-world-bank-report-shows> (дата обращения 10.12.2025).

³ РБК. Навстречу ГЧП: как российская инфраструктура ищет партнеров. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/6710fb819a7947b6738f56aa> (дата обращения 10.12.2025).

⁴ VN.RU. ВТБ: ГЧП сохранит для инфраструктуры 29 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://vn.ru/news-vtb-gchp-sokhranit-dlya-infrastruktury-29-trln-rublej/> (дата обращения 10.12.2025).

Актуальность темы исследования определяется несколькими взаимосвязанными факторами, формирующими современный контекст развития транспортной инфраструктуры и требующими системного научного осмысления происходящих трансформаций. Во-первых, транспортная инфраструктура выступает среди приоритетных направлений применения механизмов государственно-частного партнерства, при чем согласно оценке потенциала ГЧП-инструментов, наиболее высокие показатели демонстрируют автомобильные дороги и аэропортовые терминалы, а среди отраслей лидирует транспортная инфраструктура с оценкой 6,8 балла из 10.⁵ Во-вторых, доля капитальных затрат в рамках концессий и государственно-частного партнерства в общих расходах строительства ежегодно возрастает, достигнув 6 процентов в 2024 году по сравнению с 3,5 процентами до пандемии, с ожидаемым ростом до 8-9 процентов в ближайшие годы.⁶ В-третьих, масштабные изменения в законодательстве о концессиях и государственно-частном партнерстве, вступившие в силу в 2023–2024 годах, создали новую институциональную среду для реализации инфраструктурных проектов, требующую научного анализа и оценки эффективности.

Объектом исследования выступает система государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре как институциональный механизм привлечения частных инвестиций для решения задач модернизации и развития транспортных систем.

Предметом исследования являются теоретические подходы, институциональные модели, правовые механизмы и экономические эффекты реализации проектов государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры в контексте международного опыта и российской практики.

Цель исследования — проведение комплексного анализа механизмов и практик государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры на основе систематизации международного опыта и выявления специфики российской модели взаимодействия государства и бизнеса в транспортном секторе.

Задачи исследования:

1. Проанализировать эволюцию теоретических подходов к государственно-частному партнерству и систематизировать международный опыт применения различных институциональных моделей в транспортной инфраструктуре.
2. Выявить ключевые факторы успеха и типовые риски реализации концессионных проектов в транспортном секторе на основе компаративного анализа практик ведущих мировых экономик.
3. Разработать интегративную модель оценки эффективности применения механизмов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре с учетом долгосрочных социально-экономических эффектов.

Научная новизна исследования заключается в систематизации теоретических подходов и институциональных практик государственно-частного партнерства в транспортной сфере, выявлении критических факторов эффективности различных моделей партнерского взаимодействия и разработке методологического подхода к оценке социально-экономических эффектов инфраструктурных проектов в российских условиях.

⁵ ABN 24. ВТБ: использование ГЧП может обеспечить инфраструктуре до 29 трлн рублей инвестиций. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://abnews.ru/news/2025/12/4/vtb-ispolzovanie-gchp-mozhet-obespechit-infrastrukture-do-29-trln-rublej-investicij> (дата обращения 10.12.2025).

⁶ NikaTV. Государственно-частное партнерство сохранит для инфраструктуры 29 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://nikatv.ru/news/economy/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-sohranit-dlya-infrastruktury-29-trln-rublej> (дата обращения 10.12.2025).

Практическая значимость работы определяется возможностью применения разработанных теоретических положений и методологических подходов для совершенствования нормативно-правовой базы государственно-частного партнерства, повышения инвестиционной привлекательности транспортных проектов и формирования эффективной системы управления рисками в рамках концессионных соглашений.

1. Методы и материалы

Методологическую основу исследования составляют фундаментальные принципы системного и институционального анализа, позволяющие рассматривать государственно-частное партнерство как сложную многоуровневую систему взаимодействия публичного и частного секторов в процессе создания и эксплуатации транспортной инфраструктуры. Теоретическим базисом выступают концепции институциональной экономики, теория транзакционных издержек, теория контрактов и теория общественного выбора, обеспечивающие концептуальную рамку для анализа механизмов партнерского взаимодействия и распределения рисков между участниками проектов.

В качестве основных методов исследования использован комплекс теоретических и эмпирических методов, включающий контент-анализ научной литературы по проблематике государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре, компаративный анализ институциональных моделей и правовых механизмов реализации концессионных проектов в различных юрисдикциях, метод систематизации и классификации для выявления типовых рисков и факторов успеха партнерских соглашений, а также методы концептуального моделирования для разработки интегративной модели оценки эффективности применения механизмов государственно-частного партнерства в транспортном секторе.

Эмпирическую базу исследования составили данные международных организаций, включая Организацию экономического сотрудничества и развития, Всемирный банк, Европейский инвестиционный банк, аналитические материалы Национального центра государственно-частного партнерства России, официальная статистика Министерства транспорта Российской Федерации и Федеральной службы государственной статистики, результаты исследований ведущих консалтинговых компаний, а также корпоративные отчеты и кейсы трансформации ведущих российских и международных компаний за период 2023–2025 годов.

Информационной основой исследования послужили научные публикации в российских и международных журналах по экономике транспорта, государственному управлению и институциональной экономике: В.В. Смирнова [1], Л.А. Иванченко [2], И.Б. Назаровой [3], Т.Х. Аблязова [4], А.В. Семенова [5], Э.А. Крючковой [6], С.В. Лосева [7], Г.Б. Медведевой [8], А.А. Махониной [9], С.Г. Пьянковой [10], материалы специализированных конференций по проблематике государственно-частного партнерства, нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие сферу концессионных соглашений и государственно-частного партнерства, включая Федеральные законы № 115-ФЗ и № 224-ФЗ с изменениями 2023–2024 годов, а также актуальные данные о развитии транспортной инфраструктуры в России и мире.

2. Результаты и обсуждение

Теоретические основания современных подходов к государственно-частному партнерству базируются на синтезе нескольких концептуальных направлений экономической науки, при чем теория транзакционных издержек объясняет выбор организационных форм взаимодействия между государством и бизнесом через минимизацию совокупных издержек координации и мониторинга, теория неполных контрактов обосновывает необходимость гибких механизмов

адаптации партнерских соглашений к изменяющимся условиям, а теория общественного выбора раскрывает мотивацию различных групп интересов в процессе принятия решений о форме организации инфраструктурных проектов. Институциональная специфика государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре определяется особым характером транспортных объектов как естественных монополий или квазиобщественных благ, требующих специальных механизмов регулирования ценообразования, обеспечения доступности и контроля качества услуг, при чем согласно исследованиям, успешность реализации проектов критически зависит от качества институциональной среды, включающей правовые рамки, административную эффективность и защиту прав инвесторов. Международный опыт развития государственно-частного партнерства демонстрирует существенную вариативность институциональных моделей в зависимости от правовых традиций, уровня экономического развития и культурно-исторических особенностей, как представлено в таблице 1.

Таблица 1

Сравнительный анализ институциональных моделей государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре ведущих экономик

Страна	Доминирующая модель	Преимущественные секторы	Объем рынка	Особенности институциональной среды
Великобритания	Private Finance Initiative (PFI)	Автодороги, железные дороги, аэропорты	57 млрд фунтов стерлингов (704 проекта на март 2018)	Система контрактов с фокусом на услуги, риски преимущественно у частного сектора
Франция	Contrat de partenariat	Автодороги, порты, городской транспорт	79 % концессий на субнациональном уровне (2005–2011)	Сильная роль субнациональных правительств, развитая законодательная база
США	Федеральная модель с региональной вариативностью	Платные автодороги, мосты, аэропорты	Варьируется по штатам, Вирджиния — лидер	Децентрализованное регулирование, значительная роль штатов
Китай	Государственно-государственное партнерство с участием госкорпораций	Высокоскоростные железные дороги, метрополитен, автодороги	20 трлн юаней (15 163 проекта к концу 2022)	Доминирование государственных предприятий, быстрая экспансия модели
Канада	Альтернативная модель финансирования	Мультимодальная инфраструктура	Один из наиболее зрелых рынков с 1980-х	Федеральные руководства, провинциальная реализация

Составлено автором на основе анализа материалов [11; 12]¹

Анализ представленных институциональных моделей свидетельствует о существенных различиях в подходах к организации государственно-частного партнерства, при чем страны с развитой рыночной экономикой демонстрируют преобладание моделей с максимальным распределением рисков на частный сектор, в то время как развивающиеся экономики характеризуются большей ролью государственных институтов в управлении проектами и сохранением значительной части рисков в публичном секторе. Исследование Всемирного банка, охватывающее 140 экономик, выявило сильную корреляцию между реформами регуляторных рамок государственно-частного партнерства и объемами инфраструктурных инвестиций, при чем страны, осуществившие масштабные реформы рамок партнерства, продемонстрировали в среднем увеличение инфраструктурных инвестиций на 488 млн долларов США в период 1990–2022 годов.²

Российская модель государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре эволюционировала от фрагментарных экспериментов начала 2000-х годов к комплексной институциональной системе, регулируемой двумя основными федеральными законами, при чем Федеральный закон № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», принятый в 2005 году, и Федеральный закон № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации», вступивший в силу с 1 января 2016 года,

формируют правовую основу для реализации инфраструктурных проектов.⁷ Значительные поправки в законодательство, принятые Федеральным законом № 296-ФЗ от 10 июля 2023 года и вступившие в силу с 1 октября 2023 года, направлены на устранение системных барьеров и повышение эффективности механизмов партнерства.⁸

Ключевым отличием российской институциональной модели является дуалистический характер правового регулирования, при чем концессионные соглашения по закону № 115-ФЗ и соглашения о государственно-частном партнерстве по закону № 224-ФЗ представляют собой различные, но взаимодополняющие инструменты привлечения частных инвестиций в инфраструктуру, имеющие специфические сферы применения и условия реализации. Согласно правовым экспертам, если объект может находиться только в государственной или муниципальной собственности, таких как стратегические активы обороны и безопасности, федеральные объекты культурного наследия, ключевые элементы аэродромной инфраструктуры и инфраструктуры портов, то единственным вариантом является концессия, в то время как модель государственно-частного партнерства допускает возникновение права частной собственности по окончании инвестиционного этапа.⁹

Динамика развития российского рынка государственно-частного партнерства характеризуется устойчивым ростом, при чем если после принятия закона о концессиях в 2005 году первые проекты появились только в 2007 году, а к стабильному росту рынок перешел в 2010 году, то аналогичная траектория наблюдается и для закона о государственно-частном партнерстве 2015 года, который за пять лет действия позволил запустить несколько десятков инвестиционных проектов на сумму более 250 млрд рублей.¹⁰ Статистические данные свидетельствуют о концентрации проектов государственно-частного партнерства по закону № 224-ФЗ в социальной инфраструктуре, при чем наиболее активно соглашения заключаются в отношении объектов образования, здравоохранения, спорта и транспортной инфраструктуры.

Концептуальная модель факторов, определяющих эффективность государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре, представлена на рисунке 1.

Представленная концептуальная модель демонстрирует многофакторную природу эффективности государственно-частного партнерства, при чем успешность реализации транспортных проектов определяется синергетическим взаимодействием институциональных, экономических, технических и социально-политических компонентов, а недостаточное развитие любого из этих элементов может существенно снизить результативность партнерского механизма.

⁷ ГАРАНТ. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/71129190/> (дата обращения 10.12.2025).

⁸ Качкин и партнеры. Внесены масштабные поправки в законодательство о концессиях и ГЧП. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.kachkin.ru/vneseny-masshtabnye-popravki-v-zakonodatelstvo-o-koncessiyah-i-gchp/> (дата обращения 10.12.2025).

⁹ Melling, Voitishkin & Partners. Государственно-частное партнерство: пошаговая инструкция для инвестора. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://mv.legal/articles/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-poshagovaya-instruktsiya-dlya-investora/> (дата обращения 10.12.2025).

¹⁰ Национальный Центр ГЧП. Как за 5 лет изменился федеральный закон о ГЧП. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://pppcenter.ru/press-tsentr/novosti/kak-za-5-let-izmenilsya-federalnyy-zakon-o-gchp-i-skolko-proektov-udalos-zapustit/> (дата обращения 10.12.2025).



Рисунок 1. Концептуальная модель факторов эффективности государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре разработано автором на основе анализа материалов¹¹

¹¹ World Bank. Infrastructure Development Thrives Under Robust PPP Regulatory Frameworks. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/sustainableinfrastructurefinance/brief/infrastructure-development-thrives-under-robust-ppp-regulatory-frameworks-world-bank-report-shows> (дата обращения 10.12.2025).

OECD. Subnational Public-Private Partnerships. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.oecd.org/en/publications/responding-to-the-infrastructure-challenge_9789264304864-en.html (дата обращения 10.12.2025).

Эмпирические исследования подтверждают, что институциональная среда выступает критическим фактором, при чем анализ международного опыта показывает, что страны с сильными правовыми институтами, эффективной административной системой и надежной защитой прав инвесторов демонстрируют значительно более высокие показатели привлечения частного капитала в инфраструктуру.

Типология рисков реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре характеризуется высокой степенью сложности и многообразием, при чем систематизация рисков представлена в таблице 2.

Таблица 2

**Типология рисков реализации проектов
государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре**

Категория риска	Подтипы рисков	Типичные проявления	Механизмы минимизации
Финансовые риски	Валютный риск, процентный риск, риск ликвидности	Колебания валютных курсов, изменение процентных ставок, недостаток оборотных средств	Хеджирование, государственные гарантии, резервные фонды
Строительные риски	Технологический риск, риск удорожания, риск задержки	Несоблюдение технических параметров, превышение бюджета, срыв сроков строительства	Штрафные санкции, страхование, банковские гарантии
Операционные риски	Риск спроса, риск эксплуатационных расходов	Отклонение фактического трафика от прогнозного, рост издержек обслуживания	Минимальные гарантии государства, оптимизация процессов
Регуляторные риски	Риск изменения законодательства, тарифный риск	Изменение правил регулирования, пересмотр тарифов	Стабилизационные оговорки в контрактах, компенсации
Политические риски	Риск национализации, риск изменения политики	Экспроприация активов, пересмотр приоритетов развития	Международные арбитражи, политические гарантии

Составлено автором на основе анализа материалов [13; 14]³

Анализ типологии рисков свидетельствует о том, что эффективное управление рисками требует комплексного подхода, сочетающего контрактные механизмы распределения рисков между участниками проекта, использование финансовых инструментов хеджирования и страхования, а также создание системы государственных гарантий для наиболее критических рисков, находящихся вне контроля частного партнера. Исследования показывают, что проекты с четким распределением рисков и адекватными механизмами их минимизации демонстрируют значительно более высокую вероятность успешной реализации и достижения запланированных социально-экономических эффектов.

Российская практика управления рисками в проектах государственно-частного партнерства постепенно совершенствуется, при чем законодательные изменения 2023 года направлены на более сбалансированное распределение рисков между публичным и частным партнерами, однако эксперты указывают на сохраняющиеся проблемы, включая недостаточный объем вложений частных инвесторов, отсутствие единства нормативно-правового регулирования, недостаточность развития институциональной среды, административные барьеры и низкий уровень инициативы со стороны бизнес-структур. Отраслевая структура применения механизмов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре различных стран демонстрирует существенную дифференциацию в зависимости от уровня экономического развития, как представлено в таблице 3.

Представленная отраслевая структура отражает фундаментальные различия в приоритетах развития инфраструктуры между развитыми и развивающимися экономиками, при чем в странах с высоким уровнем социально-экономического развития приоритетность отраслей здравоохранения и образования обусловлена социальной политикой государства, в то время как в развивающихся странах и странах с переходной экономикой на первый план выходит транспортная инфраструктура как базовое условие экономического роста.

Таблица 3

Отраслевая структура проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре по группам стран

Группа стран	Приоритетный сектор 1	Приоритетный сектор 2	Приоритетный сектор 3	Доля транспорта в общем портфеле ГЧП
Страны «Большой семерки»	Здравоохранение (29,9 %)	Образование (22,4 %)	Автодороги (15,0 %)	Около 20 %
Развивающиеся страны	Автодороги (первое место)	Порты (второе место)	Железные дороги (третье место)	Более 50 %
Китай	Высокоскоростные железные дороги	Автодороги	Метрополитен	Доминирующая отрасль
Исламские страны	Автодороги	Аэропорты	Порты	Значительная доля с 1985 года
Россия	Автодороги	Аэропортовая инфраструктура	Общественный транспорт	Лидирующая отрасль (6,8 балла)

Составлено автором на основе анализа материалов [15; 16]⁴

Процессный подход к реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре предполагает последовательное прохождение нескольких критических этапов, при чем концептуальная модель этапов представлена на рисунке 2.

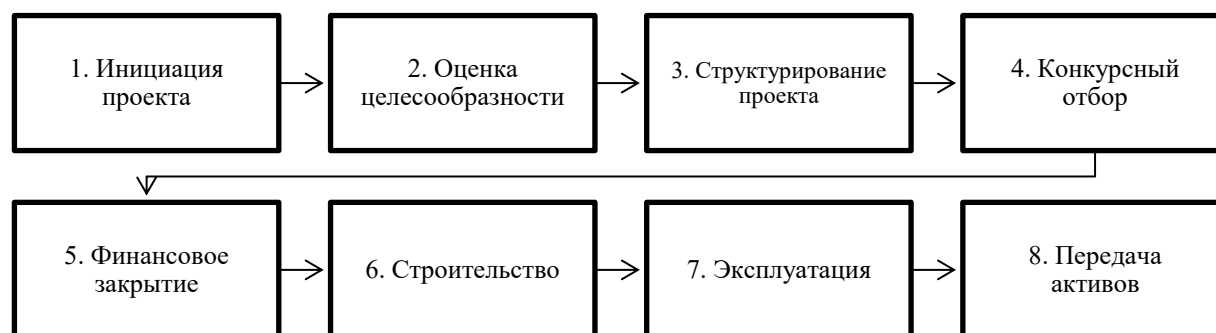


Рисунок 2. Процессная модель реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре (разработано автором на основе анализа материалов¹²)

Представленная процессная модель иллюстрирует циклический характер реализации проектов государственно-частного партнерства, при чем каждый этап требует специфических компетенций и инструментов управления, а успешность прохождения предыдущих этапов критически влияет на результативность последующих стадий проекта.

Российское законодательство предусматривает три основных способа заключения концессионных соглашений и соглашений о государственно-частном партнерстве, включая процедуру частной инициативы как наиболее распространенный способ, проведение торгов в форме конкурса по инициативе публичной стороны, а также прямое заключение соглашения с концессионером, определенным решением Правительства Российской Федерации.

Статистический анализ развития транспортной инфраструктуры России свидетельствует о значительных масштабах потребности в модернизации и развитии транспортных систем, при чем согласно данным Министерства транспорта Российской Федерации, за 2024 год объем

¹² Melling, Voitishkin & Partners. Государственно-частное партнерство: пошаговая инструкция для инвестора. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://mv.legal/articles/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-poshagovaya-instruktsiya-dlya-investora/> (дата обращения 10.12.2025).

Качкин и партнеры. Концессионные соглашения и соглашения о ГЧП. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.kachkin.ru/yuridicheskiy-spravochnik-zastroyschika/glava-4-1/> (дата обращения 10.12.2025).

перевозок пассажиров на всех видах транспорта общего пользования составил 10,4 млрд человек, а перевозки грузов всеми видами транспорта увеличились на 5,5 процентов по сравнению с 2023 годом и составили 9,4 млрд тонн.¹³

По итогам 2024 года достигнуты показатели развития дорожной инфраструктуры, включая 55,2 процента региональных дорог в нормативе при плане 54 процента и 539 километров построенных и реконструированных федеральных дорог.¹⁴

Экономические эффекты применения механизмов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре включают как прямые финансовые выгоды для публичного сектора в виде сокращения бюджетных расходов на строительство и эксплуатацию объектов, так и косвенные социально-экономические эффекты, связанные с повышением качества транспортных услуг, сокращением транспортных издержек экономических агентов и стимулированием экономического роста территорий, как систематизировано в таблице 4.

Таблица 4

**Социально-экономические эффекты применения
государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре**

Тип эффекта	Проявление эффекта	Механизм возникновения	Методы оценки
Бюджетная эффективность	Экономия бюджетных средств на 30–40 %	Оптимизация капитальных и операционных затрат	Сравнение с альтернативным сценарием госзаказа
Инвестиционный эффект	Привлечение частных инвестиций	Мобилизация финансовых ресурсов частного сектора	Объем частных инвестиций к бюджетным затратам
Эффект качества	Повышение стандартов обслуживания	Передача операционных функций эффективному оператору	Индексы удовлетворенности пользователей
Инновационный эффект	Внедрение передовых технологий	Стимулы частного партнера к инновациям	Количество внедренных инноваций
Территориальный эффект	Развитие прилегающих территорий	Улучшение транспортной доступности	Изменение экономических показателей региона
Мультипликативный эффект	Стимулирование смежных отраслей	Создание спроса на строительные, транспортные услуги	Коэффициент мультипликатора инвестиций

Составлено автором на основе анализа материалов¹⁵

Анализ социально-экономических эффектов демонстрирует многоаспектную природу выгод от применения механизмов государственно-частного партнерства, при чем наряду с прямой бюджетной экономией значительное значение имеют качественные эффекты, связанные с повышением стандартов предоставления транспортных услуг и внедрением инновационных решений.

Исследования показывают, что основным преимуществом механизмов государственно-частного партнерства является справедливое распределение рисков проекта между его участниками, включая инвесторов, государственные органы, подрядчиков и операторов, что

¹³ ТАСС. Перевозки грузов транспортом в РФ за 2024 год выросли на 5,5 %. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://tass.ru/ekonomika/23084489> (дата обращения 10.12.2025).

¹⁴ Минтранс России. Доклад о результатах деятельности за 2024 год. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://mintrans.gov.ru/file/529090> (дата обращения 10.12.2025).

¹⁵ Ведомости. Частные инвестиции по проектам ГЧП в 2024 году достигнут рекордных 1,6 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2024/10/24/1070844-chastnie-investitsii-po-proektam-gchp-v-2024-godu-dostignut-rekordnih-16-trln-rublei (дата обращения 10.12.2025).

РБК. Навстречу ГЧП: как российская инфраструктура ищет партнеров. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/6710fb819a7947b6738f56aa> (дата обращения 10.12.2025).

VN.RU. ВТБ: ГЧП сохранит для инфраструктуры 29 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://vn.ru/news-vtb-gchp-sokhranit-dlya-infrastruktury-29-trln-rublei/> (дата обращения 10.12.2025).

позволяет поддерживать проект на протяжении всего жизненного цикла при сохранении эффективности.¹⁶ Барьеры развития государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре России носят системный характер и охватывают институциональные, экономические и организационные аспекты, выделяются недостаточный объем вложений частных инвесторов, отсутствие единства нормативно-правового регулирования, недостаточность развития институциональной среды, административные барьеры, кадровые проблемы, коррупция и низкий уровень инициативы со стороны бизнес-структур. Существенным барьером выступает несинхронизированность концессионного законодательства со специальным отраслевым законодательством в сфере пассажирских перевозок городским транспортом, что создает системные препятствия для реализации концессий в данной сфере.¹⁷

Перспективы развития государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре России связаны с реализацией крупных системообразующих проектов, среди которых особое место занимает строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом с общим объемом инвестиций 1,8 трлн рублей, осуществляемое в рамках концессионного соглашения, а также создание автодорог в Москве, Санкт-Петербурге и других регионах.¹⁶ Аналитики полагают, что количество контрактов в государственно-частном партнерстве будет расти за счет жилищно-коммунального хозяйства, транспорта, социальной сферы и промышленной отрасли, однако общий объем вложений в 2025–2026 годах может быть ниже уровня 2024 года в связи с эффектом высокой базы крупных транспортных проектов. Сценарный анализ развития государственно-частного партнерства до 2040 года, проведенный ВТБ Инфраструктурный Холдинг, предусматривает три альтернативных траектории, как представлено в таблице 5.

Таблица 5

Сценарии развития государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре России до 2040 года

Параметр сценария	Базовый сценарий	Умеренный сценарий	Оптимистичный сценарий
Соотношение ГЧП к госзаказу	1 к 5 (с временным ростом при крупных проектах)	1 к 3,5	1 к 2,2
Экономия бюджетных средств 2026–2040 (строительство)	5–7 трлн руб.	8–9 трлн руб.	Минимум 11 трлн руб.
Ключевые драйверы	Текущая динамика, избирательная поддержка	Реформы регулирования, региональная экспансия	Системные реформы, крупные транспортные проекты в ГЧП
Основные риски	Бюджетные ограничения регионов, высокая ставка	Регуляторная неопределенность	Необходимость масштабных институциональных изменений
Потенциал транспортного сектора	Умеренный рост	Значительный рост	Доминирующая роль в портфеле ГЧП

Составлено автором на основе анализа материалов¹⁸

¹⁶ Ведомости. Частные инвестиции по проектам ГЧП в 2024 году достигнут рекордных 1,6 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2024/10/24/1070844-chastnie-investitsii-po-proektam-gchp-v-2024-godu-dostignut-rekordnih-16-trln-rublei (дата обращения 10.12.2025).

¹⁷ Российская Академия Транспорта. Государственно-частное партнёрство в сфере транспорта: законодательные изменения. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://rosacademtrans.ru/gchp/> (дата обращения 10.12.2025).

¹⁸ VN.RU. ВТБ: ГЧП сохранит для инфраструктуры 29 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://vn.ru/news-vtb-gchp-sokhranit-dlya-infrastruktury-29-trln-rublej/> (дата обращения 10.12.2025).

ABN 24. ВТБ: использование ГЧП может обеспечить инфраструктуре до 29 трлн рублей инвестиций. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://abnews.ru/news/2025/12/4/vtb-ispolzovanie-gchp-mozhet-obespechit-infrastrukturu-do-29-trln-rublej-investicij> (дата обращения 10.12.2025).

NikaTV. Государственно-частное партнерство сохранит для инфраструктуры 29 трлн рублей. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://nikatv.ru/news/economy/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-sohranit-dlya-infrastruktury-29-trln-rublej> (дата обращения 10.12.2025).

Представленные сценарии иллюстрируют потенциал развития механизмов государственно-частного партнерства в российских условиях, при чем реализация оптимистичного сценария требует комплекса институциональных реформ, включающих совершенствование законодательной базы, повышение эффективности процедур отбора частных партнеров, создание благоприятной финансовой среды и развитие компетенций публичного сектора в управлении партнерскими проектами. Критическим фактором реализации оптимистичного сценария выступает запуск крупнейших транспортных проектов в формате государственно-частного партнерства, что позволит достичь качественно нового уровня развития механизма и продемонстрировать его эффективность для широкого круга стейкхолдеров.

Международный опыт свидетельствует о том, что эффективность применения механизмов государственно-частного партнерства критически зависит от наличия специализированных институтов развития и центров компетенций, обеспечивающих методологическую поддержку, экспертизу проектов и распространение лучших практик, при чем Национальный центр государственно-частного партнерства России признан Всемирным банком ведущим институтом развития в сфере государственно-частного партнерства.¹⁹ Деятельность специализированных институтов включает проведение системных исследований в интересах рынка и органов власти, анализ потребностей в инфраструктуре на федеральном и региональном уровнях, постоянный мониторинг проектов, аналитику рынка в разрезе отраслей и форм реализации, а также обзор судебной практики и решений антимонопольных органов с экспертной оценкой влияния на рынок.

Выводы

Проведенный комплексный анализ механизмов и практик государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры позволил выявить ключевые закономерности эволюции институциональных моделей, систематизировать международный опыт и определить специфику российской практики применения партнерских механизмов.

Систематизация международного опыта выявила существенную дифференциацию институциональных моделей государственно-частного партнерства в зависимости от правовых традиций, уровня экономического развития и культурно-исторических особенностей, при чем развитые экономики демонстрируют преобладание моделей с максимальным распределением рисков на частный сектор, в то время как развивающиеся страны характеризуются сохранением значительной роли государственных институтов. Компаративный анализ практик ведущих мировых экономик показал, что Великобритания с моделью Private Finance Initiative, Франция с системой *contrat de partenariat*, США с федеративной моделью и Китай с государственно-государственным партнерством представляют альтернативные траектории развития механизма, обеспечивающие решение схожих инфраструктурных задач при различных институциональных условиях.

Выявление ключевых факторов успеха и типовых рисков реализации концессионных проектов позволило установить, что эффективность государственно-частного партнерства определяется синергетическим взаимодействием институциональных, экономических, технических и социально-политических компонентов, при чем качество институциональной среды, включающей правовые рамки, административную эффективность и защиту прав инвесторов, выступает критическим фактором привлечения частного капитала в инфраструктуру. Систематизация рисков выявила пять основных категорий, охватывающих финансовые, строительные,

¹⁹ Национальный Центр ГЧП. Аналитика. — [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://pppcenter.ru/analitika/> (дата обращения 10.12.2025).

операционные, регуляторные и политические аспекты, при чем эффективное управление рисками требует комплексного подхода, сочетающего контрактные механизмы распределения, финансовые инструменты хеджирования и страхования, а также систему государственных гарантий. Исследование показало, что страны с сильными правовыми институтами и надежной защитой прав инвесторов демонстрируют значительно более высокие показатели привлечения частного капитала, при чем масштабные реформы регуляторных рамок обеспечивают увеличение инфраструктурных инвестиций в среднем на 488 млн долларов США.

Разработанная интегративная модель оценки эффективности применения механизмов государственно-частного партнерства учитывает специфику транспортного сектора и позволяет оценивать многоаспектные социально-экономические эффекты, включая бюджетную эффективность через экономию государственных средств на 30–40 процентов, инвестиционный эффект через мобилизацию частных финансовых ресурсов, эффект качества через повышение стандартов обслуживания, инновационный эффект через внедрение передовых технологий, территориальный эффект через развитие прилегающих территорий и мультипликативный эффект через стимулирование смежных отраслей. Сценарный анализ развития государственно-частного партнерства в России до 2040 года показал, что реализация оптимистичного сценария с соотношением государственно-частного партнерства к госзаказу 1 к 2,2 позволит обеспечить привлечение до 29 трлн рублей инвестиций и сэкономить минимум 11 трлн рублей бюджетных средств, что требует комплекса институциональных реформ и запуска крупнейших транспортных проектов в формате партнерства.

Научная новизна исследования состоит в систематизации теоретических подходов и институциональных практик государственно-частного партнерства в транспортной сфере на основе синтеза концепций институциональной экономики, теории транзакционных издержек и теории контрактов, выявлении критических факторов эффективности различных моделей партнерского взаимодействия через компаративный анализ практик ведущих мировых экономик, а также разработке методологического подхода к оценке социально-экономических эффектов инфраструктурных проектов, учитывающего многоаспектную природу выгод от применения механизмов государственно-частного партнерства. Практическая значимость результатов исследования определяется возможностью их применения для совершенствования нормативно-правовой базы государственно-частного партнерства в России, повышения инвестиционной привлекательности транспортных проектов через оптимизацию механизмов распределения рисков и государственных гарантий, а также формирования эффективной системы управления концессионными проектами на всех этапах их жизненного цикла.

ЛИТЕРАТУРА

1. Смирнова, В.В. Государственно-частное партнерство как фактор развития транспортной инфраструктуры / В.В. Смирнова, С.А. Правкин // *Legal Bulletin*. — 2022. — Т. 7, № 1. — С. 64–71. — EDN MKQFPX.
2. Иванченко, Л.А. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре / Л.А. Иванченко // *Логистические системы в глобальной экономике*. — 2018. — № 8. — С. 128–131. — EDN TOWUKB.
3. Назарова, И.Б. Государственно-частное партнерство: проблемы и перспективы / И.Б. Назарова // *Modern Economy Success*. — 2021. — № 4. — С. 199–204. — EDN DTIVYL.
4. Аблязов, Т.Х. Государственно-частное партнерство как механизм развития транспортной инфраструктуры в условиях формирования цифровой экономики / Т.Х. Аблязов, А.В. Марусин — DOI 10.18334/eo.9.2.40593. // *Экономические отношения*. — 2019. — Т. 9, № 2. — С. 1271–1280 — EDN DBSJSE.

5. Семенов, А.В. Государственно-частное партнерство: вложения в транспортную инфраструктуру / А.В. Семенов — DOI 10.35854/1998-1627-2019-6-102-107. // Экономика и управление. — 2019. — № 6(164). — С. 102–107 — EDN XERIFS.
6. Крючкова, Э.А. Государственно-частное партнерство в области развития транспортной инфраструктуры / Э.А. Крючкова, А.М. Краснокутская, А.В. Мисюк // Вестник магистратуры. — 2023. — № 5-3(140). — С. 112–113. — EDN TBVRES.
7. Лосев, С.В. ГЧП как инструмент развития транспортной инфраструктуры в мегаполисе / С.В. Лосев, В.Д. Никифорова // Национальная Ассоциация Ученых. — 2023. — № 89-2. — С. 57–58. — EDN NZZHVZ.
8. Медведева, Г.Б. Государственно-частное партнёрство как инструмент развития транспортных инфраструктурных объектов в странах ЕАЭС / Г.Б. Медведева, Л.А. Захарченко // Экономика и управление: социальный, экономический и инженерный аспекты: Сборник научных статей V Международной научно-практической конференции, в 2 частях, Брест, 24–25 ноября 2022 года. Том Часть 1. — Брест: Учреждение образования "Брестский государственный технический университет", 2022. — С. 277–280. — EDN АСНKKV.
9. Махонина, А.А. Государственно-частное партнерство как форма развития транспортной инфраструктуры (на примере Саратовской области) / А.А. Махонина, Е.В. Коротковская // Молодежь и XXI век — 2025: Сборник научных статей 14-й Международной молодежной научной конференции. В 5-ти томах, Курск, 20–21 февраля 2025 года. — Курск: ЗАО "Университетская книга", 2025. — С. 264–268. — EDN ZRSSBW.
10. Пьянкова, С.Г. Государственно-частное партнёрство в рамках развития цифровой транспортной инфраструктуры региона / С.Г. Пьянкова, Е.С. Заколюкина — DOI 10.47581/2023/FA-21/Piankova-Zatolokina.01. // Современные подходы к трансформации концепций государственного регулирования и управления в социально-экономических системах: Сборник научных трудов 12-й Международной научно-практической конференции. В 3-х томах, Курск, 21–22 февраля 2023 года. Том 2. — Курск: Курский филиал Финансового университета при Правительстве РФ, 2023. — С. 180–188 — EDN ZDYCQC.
11. Li, X. Research on concession agreement in Public-Private Partnership of EU / X. Li, C. Xu — DOI 10.24294/jipd7206. // Journal of Infrastructure, Policy and Development. — 2024. — Т. 8, № 14. — С. 7206. — EDN JRAQML.
12. Zuo, Ch. The implementation of Public-Private Partnership in China: A sustainable pathway? / Ch. Zuo, Ju. Li, Ya. Wang — DOI 10.1371/journal.pone.0305051. // PLoS ONE. — 2024. — Т. 19, № 7. — С. e0305051.— EDN RBELLQ.
13. Bashlykova, A.S. Проблемы и перспективы внедрения механизма ГЧП на примере транспортной отрасли / A.S. Bashlykova // Современные инновации. — 2015. — № 2(2). — С. 61–63. — EDN VFMNDF.
14. Кулемина, Т.Н. Риски реализации проектов государственно-частного партнерства в рамках Евразийского экономического союза / Т.Н. Кулемина, Е.Д. Потапова, А.А. Тургаева // Вестник евразийской науки. — 2024. — Т. 16, № S6. — EDN MKYLWN.
15. Манькова, А.О. Международный опыт реализации проектов государственно-частного партнерства / А.О. Манькова // Проблемы экономики и менеджмента. — 2016. — № 10(62). — С. 10–14. — EDN WWKQQN.

16. Özcan, İ.Ç. Critical success factors for transport PPP projects — A multinational assessment from the Islamic countries / İ.Ç. Özcan — DOI 10.1016/j.rtbm.2025.101304. // Research in Transportation Business and Management. — 2025. — Т. 59. — С. 101304 — EDN AJJSYV.

Stupnikova Elena Anatolyevna
Russian University of Transport, Moscow, Russia
E-mail: stupnikovaea@yandex.ru

Public-private partnership in transport infrastructure development: international experience and Russian practice

Abstract. The study provides a comprehensive analysis of mechanisms and practices of public-private partnerships in transport infrastructure development through the lens of international experience and Russian specifics. The research examines the evolution of conceptual approaches to state-business partnership, analyzes the experience of leading world economies, and identifies key success factors and typical risks of implementing concession projects in the transport sector. An integrative model for assessing the effectiveness of public-private partnership mechanisms has been developed, taking into account the specifics of the transport sector and allowing for the evaluation of long-term socio-economic effects. The study reveals that countries with strong legal institutions and reliable investor protection demonstrate significantly higher indicators of private capital attraction to infrastructure. The scenario analysis of public-private partnership development in Russia until 2040 shows that the implementation of the optimistic scenario could ensure the attraction of up to 29 trillion rubles of investments and save at least 11 trillion rubles of budget funds. The scientific novelty lies in the systematization of theoretical approaches and institutional practices of public-private partnerships in transport, identification of critical efficiency factors of various partnership models, and development of a methodological approach to assessing socio-economic effects. The practical significance is determined by the possibility of applying the developed provisions for improving the regulatory framework of public-private partnerships, increasing the investment attractiveness of transport projects, and forming an effective risk management system.

Keywords: public-private partnership; transport infrastructure; concession agreements; private investment; institutional environment; risk allocation; international experience; transport projects; infrastructure financing; socio-economic efficiency; digital transformation